Для этого на мольберт перед художником положили особую бумагу, настолько тонкую, что штрих был виден «на просвет», и оператор, поставив кинокамеру с противоположной стороны мольберта, снимал белый лист с быстро и энергично проступающими на нем линиями рисунка, который делал Пикассо.

Как я уже говорила, Пикассо в ту пору был очень стар.

Он сидел на табурете перед мольбертом, без рубахи, в поношенных грубых шортах, крепко уперев в пол большие босые ноги. Был виден его могучий, обнаженный до пояса торс, широкая грудь, сильные молодые плечи. Старым было только лицо, покрытое глубокими, как трещины, морщинами, с крупными порами, словно высеченное резцом из древнего пористого камня. Шла съемка, жужжала кинокамера, ярко светили съемочные прожекторы, оператор вглядывался то в художника, то в рисунок, осветители регулировали свои приборы,— мастерская была полна проводов, аппаратов, ламп на высоких треножниках, посторонних людей...

Пикассо ничто не мешало. Он работал.

На листе бумаги штрих за штрихом появлялась обнаженная женская фигура: лежа на животе, женщина, опершись о подушку локтем, читала книгу. Каждая новая линия, быстро и точно очерчивающая женское плечо или изгиб бедра, была полна движения, источала ту могучую энергию мастерства, когда по одному штриху можно безошибочно определить, чья рука его сделала.

Закончив рисунок, Пикассо, почти не взглянув на него, коротко сказал:

— Плохо!

И, сорвав рисунок с мольберта, бросил его в сторону и поставил чистый лист.

На листе опять возникла та же обнаженная женская фигура: волосы женщины спадали сейчас на плечо несколько по-иному, взгляд стал напряженней, линия спины казалась более мягкой, певучей...

— Плохо! — безоговорочно и коротко сказал Пикассо, словно выстрелил в рисунок, и сорвал с мольберта и этот лист.— Очень плохо!

На экране, во всю его ширину, появился новый девственно белый и чистый лист бумаги.

— Вы не устали, Учитель? — спросил оператор. Он увлеченно, с любовью следил за каждым движением Пикассо.

— Я могу работать весь день,— сказал Пикассо коротко, продолжая рисовать.

Он всматривался в белый лист, рука его двигалась властно и мощно, на секунду задерживалась, потом проводила новую линию, работала безостановочно, не отдыхая, не зная усталости,— великолепная в своей силе, огромная, трудолюбивая рука гения. Старый, босой, обнаженный до пояса гигант в измятых шортах сидел на неудобном табурете, вглядываясь в бумагу,— сосредоточенный, напряженный, почти сердитый... Он искал.

Наконец Пикассо удовлетворенно вздохнул, снял с мольберта лист, аккуратно его положил и, сощурившись, взглянул на него еще раз: очевидно, нашел, наконец, то, чего ему не хватало.

Лицо его смягчилось, повеселело, глаза заблестели, в них мелькнуло выражение, которое меня потрясло своей неожиданностью: выражение мальчишеского озорства.

Взяв свежий лист, Пикассо поставил его на мольберт. И на экране во всю его ширину опять появился чистый, холодный, словно снежная равнина, лист рисовальной бумаги,— и первая крутая линия, вздрогнув, пробежала по белизне листа, как артерия, несущая тепло и силу жизни... Пикассо начал другой рисунок.

Мне хотелось рассказать об этом фильме Пименову, но я отложила рассказ на более удобное время. Сейчас я разглядывала зарисовки, которые он мне показывал.

Здесь были эскизы пейзажей, набросок цветущей яблони, аллея в парке, свет и тень под дубом, лужайка, человек с бородкой, сидящий на садовой скамейке, цветы, чей-то портрет. Рисунков было много, они заполнили почти весь блокнот, полные радости бытия, словно художник сделал их во время беззаботной поездки, а не в больнице, после перенесенной операции...

Сколько раз мне приходилось слышать, как мои товарищи (если сознаться откровенно, бывает такое и со мной) ворчат:

— В Москве работать невозможно... На даче работать невозможно... В таком шуме писать нельзя... Разве можно работать, если все время отрывают бытовые дела?..

Все это чепуха.

Существует лишь одна формула: работать можно везде. Художник, чей блокнот с рисунками я держала в руках, доказал это еще раз.

...Пройдя аллею, мы вышли с ним на зеленую, поросшую низкой чистой травой лужайку. Там под тенью липы виднелась беседка и в ней несколько немолодых, очень полных и очень добродушных дам в одинаковых больничных халатах. При виде Пименова дамы оживились, замахали ему руками, он весело с ними здоровался...

Я глянула на часы: время пролетело быстро. Приближался час ужина в больнице, пора было уходить. Художник пошел проводить меня до ворот.

Мы простились, и я долго смотрела ему вслед, вспоминая нашу зимнюю прогулку по Москве, булочную со свежим хлебом, Петровский парк в снегу, фонари, вокруг которых медленно вились редкие легкие снежинки...

А художник тем временем уходил все дальше в глубь парка, широко и размашисто шагая, и вот уже в конце аллеи темнела его высокая фигура в спортивном тренировочном костюме и накинутой на плечи больничной пижаме.

Потом он исчез за поворотом, и аллея опустела.

Я пошла к остановке автобуса.

Было пустынно и тихо. На высоком светлом небе неподвижно висела бледная луна. Но солнце еще не зашло и стояло над горизонтом, словно хотело само посмотреть на светило, о котором столько говорят.

АВТОСАЛОН

По просьбе читателей продолжаем публикацию заметок в разделе «Автосалон». Читатели познакомятся со многими автомобилями зарубежных и советских марок, их портретами, узнают происхождение эмблем, расшифровку наименований. Разумеется, невозможно охватить весь автомобильный мир, поэтому мы решили остановить внимание только на легковых машинах.

«ВАРТБУРГ» (ГДР)

На земном шаре сейчас более двухсот сорока фирм, производящих легковые автомобили. Но лишь десять из них основаны в прошлом веке. Биография завода, ныне называемого АВЭ («Аутомобиль верк Эйзенах»), который находится в городе Эйзенахе, началась в 1896 году. Он строил машины марок «Вартбург», «Дикси», БМВ (когда был филиалом этой фирмы), потом, после войны, автомобили ЭМВ, и наконец в последнее двадцатилетие его продукция вновь обрела первоначальное наименование.

Сейчас АВЭ — одно из ведущих предприятий автомобильной промышленности ГДР. Отличительная черта его машин (одну из них, модель «353», вы видите на снимке) — применение трехцилиндрового двухтактного двигателя и передних ведущих колес.



Город Эйзенах расположен у подножия горы Вартбург с одноименным старинным замком. Его силуэт и занимает центральное место на эмблеме завода АВЭ. В отличие от автомобилей, выпускаемых другими фирмами, у которых заводскую марку можно найти не только на капоте, но и на багажнике, колпаках колес, ступице руля, АВЭ ставит свой герб только на капоте двигателя.

«КРАЙСЛЕР» (США)

Многие зарубежные фирмы названы по фамилии своего основателя или первого владельца. В этом смысле объединение «Крайслер», существующее с 1923 года, не представляет исключения.

Сегодня «Крайслер» стоит в США на третьем месте по производству автомобилей. Ему принадлежат не только американские предприятия, выпускающие машины марок «Додж», «Плимут» и собственно «Крайслер», но и заводы во Франции (СИМКА), Англии («Хиллман», «Санбим»), Испании, Бразилии, Австралии. «Крайслер» строит очень много легковых моделей, рабочий объем двигателей которых лежит в диапазоне от 0,9 до 7,2 литра. На снимке показана одна из 49 американских моделей этого объединения —«Крайслер-нью-йоркер» (то есть «ньюйоркец»).

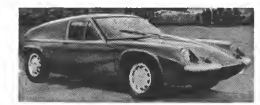




Филиалы этого одного из крупнейших в мире автомобильных объединений есть на всех континентах. И на эмблеме «Крайслера» пять лучей расходятся во все стороны.

«ЛОТОС» (Англия)

Гоночные автомобили этой марки известны победами на чемпионатах мира в 1963, 1965, 1968, 1970, 1972 годах. Наряду с гоночными завод «Лотос» строит сегодня спортивные и легковые модели. Он вырос из небольшой мастерской, где его нынешний руководитель и главный конструктор К. Чепмен с 1947 года собирал спортивные «самоделки», на которых сам же и выступал на гонках.





Зеленый треугольник с надписью «Лотос» в желтом кружке. Это цвета, в которые были окрашены кузова гоночных «лотосов» прежних лет. А откуда произошло ботаническое наименование фирмы и что означает вензель из четырех букв, неизвестно. Во всяком случае, руководство «Лотоса» еще ни разу не давало официальных разъяснений на этот счет.



Одна из современных моделей этого завода, «Лотос-Европа», с самым низким закрытым кузовом (высота машины всего 1,1 метра) показана на снимке.

«ЛЯНЧА» (Италия)

В 1906 году гонщик фирмы ФИАТ В. Лянча основал собственный автозавод. Машины этой марки в прошлом всегда отличались новизной и оригинальностью конструкции. Уже в 1922 году на модели «Лямбда» применялись несущий (безрамный) кузов, независимая передняя подвеска и V-образный четырехцилиндровый мотор. Все модели «Лянча» были довольно дорогими машинами, требовавшими деликатного обращения.

С середины шестидесятых годов фирма стала собственностью ФИАТ. С тех пор ее автомобили утратили былую самобытность и превратились в «вариации на тему ФИАТ», хотя, как и прежде, для наименования ее моделей используются буквы греческого алфавита, например, «Лянча-бета» (на снимке показана эта модель).

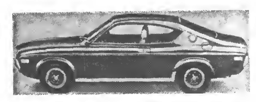




Этот заводской знак не претерпевал принципиальных изменений на протяжении всей истории фирмы. Синий флажок с ее именем, а за ним старинная автомобильная «баранка» на фоне желтого круга, вписанного в синий медальон.

«МАЗДА» (Япония)

Так называются автомобили, выпускаемые заводом «Тоё когё» в городе Хиросима. Его первой продукцией в 1920 году были станки, и лишь с 1930 года он взялся за производство трехколесных грузовичков-пикапов, которые долгое время пользовались в Японии широким распространением. Но мировую известность марка «Мазда» (ее еще называют «Мацуда», что ближе к японскому произношению) получила, когда на заводе было начато массовое производство легковых автомобилей с роторными двигателями. Для этого «Тоё когё» купил в 1967 году у фирмы НСУ право на использование ее патентов в этой области, и сейчас общее число роторных «мацуд» превысило уже миллион. Одна из таких машин — модель «Мазда-ротари» — представлена на снимке.





Одни японские автозаводы, как «Тойота» и «Исудзу», сохранили на своих гербах иероглифы, другие же, как «Хонда» и «Мазда», стали писать свое имя на эмблеме латинскими буквами. Из стилизованной буквы «М» и получился этот лаконичный фирменный знак автомобилей «Мазда».

«МИНИ» (Англия)

Четырехместная машина длиной три метра, на карликовых, как у мотороллера, колесах до сих пор пользуется неизменной популярностью во многих странах, хотя находится на конвейере уже 15 лет. Создатель ее — известный конструктор Алек Иссигонис, который первым поставил двигатель поперек автомобиля и вместо привычных пружин и рессор в подвеске применил резину. Называется эта модель «Мини», и выпускает ее концерн «Бритиш Лейланд», который образовался при слиянии объединения «Бритиш моторс» и фирмы «Лейланд», названной так по фамилии ее основателя. Концерн занимает в Англии первое место по производству автомобилей и, в частности, строит легковые машины девяти марок, в том числе «Остин» (см. «Наука и жизнь» № 12, 1973) и «Ягуар» (№ 5, 1974). На снимке — модель «Мини».





Все легковые автомобили этого концерна («Мини», «Волслей», «Даймлер», «Моррис», МГ, «Остин», «Ровер», «Триумф», «Ягуар») наряду с собственной эмблемой несут и этот значок. Его чаще всего можно встретить на нижней части кузова, сразу позади проема для переднего колеса. Характерный рисунок знака с начальной буквой слова «Лейланд» в центре создает иллюзию постоянного вращения, благодаря чему он хорошо запоминается.

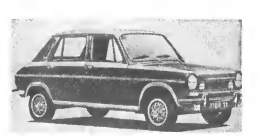
САAБ (Швеция)

«Свенска аэроплан актие болагет» («Шведское авиационное акционерное общество») родилось в 1938 году. Его основ-





Силуэт анфас самолета с нимбами пропеллеров запечатлен на эмблеме автомобилей СААБ как напоминание об основной профессии завода.





Первым гербом СИМКА был вытянутый прямоугольник, разделенный диагональной чертой. По одну сторону ее стояло «СИМКА», а по другую — «ФИАТ». Когда же в 1951 году родилась первая собственная модель — она называлась «Аронд», то есть «ласточка», — эмблему изменили. На геральдическом щите появился стилизованный силуэт ласточки. Ныне и этот знак уже уходит в область истории, уступая место «крайслеровской» эмблеме.

ная продукция — самолеты. Автомобили оно строит с 1948 года как своего рода «ширпотреб». Изготовлялись они всегда из высококачественных материалов, с высокой степенью точности и очень скоро завоевали репутацию машин надежных и долговечных (даже в условиях Швеции с ее затяжными зимами и обилием проселочных дорог).

От первой до последней модели СААБы имеют привод на передние колеса. Среди конструктивных особенностей машин этой марки — система впрыска топлива с электронным управлением подачей, независимый привод тормозов для передних и задних колес, сиденья с электроподогревом, эластичные бамперы. Всем этим оснащен и изображенный здесь СААБ-99Е.

СИМКА (Франция)

Итальянский ФИАТ в 1932 году открыл во Франции филиал по сборке легковых машин. Сначала все детали он получал из Турина, но с 1936 года стал самостоятельно изготовлять автомобили. Тогда же и появился фирменный знак с буквами «СИМКА»: «Сосьете индюстриель де механик э де кароссери» («Промышленное общество по автомобильной механике и кузовам»).

До 1951 года все модели СИМКА были точными копиями машин ФИАТ. Позже завод стал создавать собственные конструкции, но в них чувствовался почерк итальянских инженеров. Заводы СИМКА, которые во Франции занимали третье место по выпуску автомобилей, в 1963 году были приобретены американским объединением «Крайслер». В настоящее время марку СИМКА ставят лишь на прежних моделях, еще не снятых с производства (на снимке — СИМКА-1100), а на новых — «Крайслер-Франс».

Инженер Л. ШУГУРОВ.

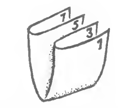
● **ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ПРАКТИКУМ**

ИЗ ЛИСТА БУМАГИ

Тренировка умения мыслить логически

С задачей, подобной предлагаемой ниже, ежедневно сталкиваются в типографиях технологи и рабочие фальцовочных машин.

Возьмите чистый лист бумаги. Дважды перегните его, получив таким образом неразрезанную тетрадь, как показано на рисунке, не разворачивая тетрадь и не разрезая ее, пронумеруйте страницы по порядку с той и другой стороны. Развернув лист, вы получите определенное распределение цифр с обеих сторон листа (рисунки справа).



4	1
5	8

2	3
7	6

Попробуйте теперь для тренировки проделать обратную задачу: расчертить с обеих сторон чистый лист бумаги на четыре части и проставить на каждой четвертушке ее номер так, чтобы при складывании листа в тетрадь сохранилась последовательная нумерация страниц.

А теперь попытайтесь решить более сложную задачу. Разделите чистый лист на 8, или же на 16, или на 32 клетки с каждой стороны, пронумеруйте их и сложите тетрадку в 1/8, 1/16, 1/32 листа.